Preußische Gesetzsammlung

Nr. 35.

(Nr. 11305.) Staatsvertrag zwischen Preußen und Schaumburg-Lippe wegen Herstellung einer Eisenbahn von Nienburg nach Minden mit Abzweigung nach Stadthagen. Vom 27./22. Februar 1913.

Seine Majestät der König von Preußen und Seine Durchlaucht der Fürst zu Schaumburg-Lippe haben zum Zwecke einer Vereinbarung über die Herstellung einer Eisenbahn von Nienburg nach Minden mit Abzweigung nach Stadthagen zu Bevollmächtigten ernannt:

Seine Majestät der König von Preußen:

Allerhöchstihren Geheimen Oberregierungsrat Wilhelm Welcker,
Allerhöchstihren Geheimen Legationsrat Paul Goetsch,
Allerhöchstihren Geheimen Oberfinanzrat Dr. Ernst Schneider,
Allerhöchstihren Geheimen Oberbaurat Robert Brosche;

Seine Durchlaucht der Fürst zu Schaumburg-Lippe:

Höchstihren Staatsrat Gotthard von Campe,

welche unter dem Vorbehalte der landesherrlichen Ratifikation nachstehenden Vertrag abgeschlossen haben:

Artikel I.

Die Königlich Preußische Regierung erklärt sich bereit, eine Eisenbahn von Nienburg nach Minden mit Abzweigung nach Stadthagen für eigene Rechnung auszuführen.

Die Fürstlich Schaumburg-Lippische Regierung gestattet der Königlich Preußischen Regierung den Bau und Betrieb dieser Bahnen innerhalb ihres Staatsgebiets.

Die Königlich Preußische Regierung wird dahin wirken, daß die Verbindung von Stadthagen über Leese nach Nienburg spätestens bei der Betriebseröffnung des Schiffahrtskanals vom Rhein zur Weser mit Anschlußkanal nach Hannover (Misburg) dem Verkehr übergeben werden kann.

Artikel II.

Die Feststellung sämtlicher ausführlicher Bauentwürfe soll ebenso wie die Prüfung der anzuwendenden Fahrzeuge lediglich der Königlich Preußischen Regierung zustehen, die indes bezüglich der Führung der Bahn und der Anlegung von Stationen in dem schaumburg-lippischen Staatsgebiet etwaige besondere Wünsche der Fürstlichen Regierung tunlichst berücksichtigen wird. Jedoch bleibt die landespolizeiliche Prüfung und Genehmigung der Bauentwürfe, soweit diese die Herstellung von Wegübergängen, Brücken, Durchlässen, Flußregelungen, Vorflutanlagen und Seitenwegen betreffen, nebst der baupolizeilichen Prüfung der Stationsanlagen jeder Regierung innerhalb ihres Gebiets vorbehalten.

Sollte nach Fertigstellung der Bahn infolge eintretenden Bedürfnisses die Anlage neuer Wasserdurchlässe oder öffentlicher Wege, welche die geplante Eisenbahn kreuzen, von der Fürstlich Schaumburg-Lippischen Regierung angeordnet oder genehmigt werden, so wird zwar preußischerseits gegen die Ausführung derartiger Anlagen keine Einsprache erhoben werden, die Fürstliche Regierung verpflichtet sich aber, dafür einzutreten, daß durch die neue Anlage weder der Betrieb der Eisenbahn gestört wird, noch auch daraus der Eisenbahnverwaltung ein Kostenaufwand erwächst. Die Befugnis der Fürstlich Schaumburg-Lippischen Regierung, auf Grund des § 13 Abs. 3 des Enteignungsgesetzes die Herstellung und Änderung der im Abs. 1 dieses Artikels bezeichneten Anlagen auch noch nach Ausführung des Unternehmens anzuordnen, wird durch vorstehende Vereinbarungen nicht berührt.

Artikel III.

Die Spurweite der Gleise soll 1,435 m zwischen den Schienen betragen.

Die Bahn soll nach den Bestimmungen der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 4. November 1904 und den dazu inzwischen ergangenen sowie künftig ergehenden, ergänzenden oder abändernden Bestimmungen hergestellt und betrieben werden.

Die Strecke von Nienburg nach Minden wird von vornherein im Unterbau als eingleisige und im Grunderwerb als zweigleisige Hauptbahn vorgesehen, vorläufig aber — ebenso wie die Abzweigung nach Stadthagen — als Nebenbahn betrieben werden.

Artikel IV.

Zwecks Erwerbung des zum Bahnbau im Fürstentume Schaumburg-Lippe erforderlichen Grund und Bodens wird gleichzeitig mit der Ratifizierung dieses Staatsvertrags durch landesherrliche Verordnung der Königlich Preußischen

Regierung das Enteignungsrecht erteilt werden, insoweit dasselbe nicht bereits nach den gesetzlichen Bestimmungen von selbst Anwendung findet. Für die Ermittelung und Feststellung der Entschädigungen werden keine ungünstigeren Bestimmungen in Anwendung gebracht als die bei Enteignungen im Fürstentume Schaumburg-Lippe jeweilig geltenden. Für die Verhandlungen, die zur Übertragung des Eigentums oder zur Überlassung in die Benutzung an den Preußischen Staat in den bezeichneten Fällen erforderlich sind, namentlich auch für die Auflassung in den Grundbüchern, sind nur die Auslagen der Gerichte zu erstatten. Im übrigen tritt Freiheit von Stempel und Gerichtsgebühren ein.

Dieselben Grundsätze sollen Geltung haben, wenn die Königlich Preußische Regierung sich demnächst zu einer Erweiterung der ursprünglichen Bahnanlagen durch Herstellung von Anschlußgleisen, Stationen oder zu ähnlichen Einrichtungen entschließen sollte.

Die vertragschließenden Regierungen sind darin einig, daß die Herstellung, Unterhaltung und Beleuchtung der Zufuhrwege zu den Stationen, soweit diese Wege außerhalb der Stationen liegen, nicht Sache der Eisenbahnverwaltung ist.

Artikel V.

Die Feststellung der Tarife sowie die Feststellung und Abänderung der Fahrpläne erfolgt — unbeschadet der Zuständigkeit des Reichs — durch die Königlich Preußische Regierung unter tunlichster Berücksichtigung der Wünsche der Fürstlich Schaumburg-Lippischen Regierung. In den Tarifen für die Bahn sollen für die Strecke in dem schaumburg-lippischen Staatsgebiete keine höheren Einheitssätze zur Anwendung kommen als für die Strecke auf preußischem Staatsgebiete.

Artikel VI.

Die Landeshoheit bleibt in Ansehung der in das Fürstlich Schaumburg-Lippische Staatsgebiet fallenden Bahnstrecke der Fürstlichen Regierung vorbehalten. Auch sollen die an der Bahnstrecke im schaumburg-lippischen Staatsgebiete zu errichtenden Hoheitszeichen nur die der Fürstlichen Regierung sein.

Für Akte der staatlichen Oberaufsicht und die Ausübung staatlicher Hoheitsrechte — soweit sie den Gegenstand dieses Vertrags berühren —, insbesondere für die landespolizeiliche Prüfung und Abnahme von Eisenbahnstrecken und sonstigen Eisenbahnanlagen, wird Schaumburg-Lippe Gebühren nicht erheben und Auslagen nicht in Rechnung stellen.

Die Bahnpolizei auf der im Fürstlich Schaumburg-Lippischen Gebiete belegenen Bahnstrecke wird durch die Königlich Preußischen Eisenbahnbehörden und Beamten gehandhabt; letztere sind auf Vorschlag der Königlich Preußischen Eisenbahnverwaltung von den zuständigen Fürstlichen Behörden in Pflicht zu nehmen. Die Handhabung der allgemeinen Sicherheitspolizei liegt hinsichtlich dieser Bahnstrecke den Fürstlichen Organen ob, die den Bahnpolizeibeamten auf deren Ansuchen bereitwillig Unterstützung leisten werden.

Artikel VII.

Preußische Staatsangehörige, die in dem Fürstlich Schaumburg-Lippischen Gebiet ihren dienstlichen Wohnsitz haben, erleiden dadurch keine Änderung ihrer Staatsangehörigkeit.

Die Beamten der Bahn sind ohne Unterschied des Ortes der Anstellung rücksichtlich der Disziplin lediglich ihren Dienstvorgesetzten und den Aufsichtsbehörden der Königlich Preußischen Regierung, im übrigen aber den Gesetzen und Behörden des Staates, in dem sie ihren Wohnsitz haben, unterworfen.

Bei der Anstellung von Bahnwärtern, Weichenstellern und sonstigen Unterbeamten dieser Art innerhalb des Fürstlich Schaumburg-Lippischen Staatsgebiets soll auf Angehörige des letzteren vorzugsweise Rücksicht genommen werden, falls geeignete Militäranwärter, unter denen die schaumburg-lippischen Staatsangehörigen gleichfalls den Vorzug haben, zur Besetzung der bezeichneten Stellen nicht zu ermitteln sind.

Artikel VIII.

Entschädigungsansprüche, die aus Anlaß des Baues oder Betriebs der im schaumburg-lippischen Gebiete belegenen Bahnstrecke gegen die Eisenbahnverwaltung geltend gemacht werden, sollen von den schaumburg-lippischen Gerichten und — soweit nicht Reichsgesetze Platz greifen — auch nach den schaumburg-lippischen Landesgesetzen beurteilt werden.

Artikel IX.

Die Fürstlich Schaumburg-Lippische Regierung verpflichtet sich, von der den Gegenstand dieses Vertrags bildenden Eisenbahn und dem zu ihr gehörigen Grund und Boden keinerlei Staatsabgaben zu erheben, solange die Bahn sich im Eigentum oder Betriebe der Königlich Preußischen Regierung befindet. Im übrigen findet auf die Besteuerung der Eisenbahn der Artikel VII des Staatsvertrags zwischen Preußen und Schaumburg-Lippe wegen Fortführung des Rhein-Weser-Kanals durch das Fürstentum Schaumburg-Lippe vom 19./30. Oktober 1906 sinngemäß Anwendung.

Die Steuerfreiheit des Bahnhofsgeländes der Stammbahn in Stadthagen wird durch die Einführung der neuen Bahn in diesen Bahnhof nicht berührt.

Artikel X.

Zur Einziehung von Stationen auf schaumburg-lippischem Gebiete sowie zur Einstellung des Betriebs auf der Bahn ist die Zustimmung der Fürstlich Schaumburg-Lippischen Regierung erforderlich.

Artikel XI.

Ein Recht auf den Erwerb der in das Fürstlich Schaumburg-Lippische Staatsgebiet fallenden Bahnstrecke wird die Fürstliche Regierung, solange die Bahn im Eigentum oder Betriebe des Preußischen Staates sich befindet, nicht in Anspruch nehmen.

Artikel XII.

Für den Fall der Abtretung des preußischen Eisenbahnbesitzes an das Deutsche Reich soll es der Königlich Preußischen Regierung freistehen, auch die aus diesem Vertrag erworbenen Rechte und Pflichten auf das Reich mit zu übertragen.

Artikel XIII.

Gegenwärtiger Vertrag soll beiderseits zur landesherrlichen Genehmigung vorgelegt werden.

Die Auswechselung der Ratifikationsurkunden soll in Berlin erfolgen.

Zur Beglaubigung haben die Bevollmächtigten den Vertrag unterzeichnet und besiegelt.

So geschehen zu $\frac{\text{Berlin, den 27. Februar 1913.}}{\text{Bückeburg, den 22. Februar 1913.}}$

(L. S.) Wilhelm Welcker.
(L. S.) Paul Goetsch.
(L. S.) Dr. Ernst Schneider.
(L. S.) Robert Brosche.

(L. S.) Gotthard von Campe.

Der vorstehende Staatsvertrag ist ratifiziert worden; die Auswechselung der Ratifikationsurkunden hat stattgefunden.

(Nr. 11306.) Staatsvertrag zwischen Preußen und Oldenburg wegen Herstellung einer Eisenbahn von Neustadt (Holst.) nach Schwartau. Vom 1. März 1913.

Seine Majestät der König von Preußen und Seine Königliche Hoheit der Großherzog von Oldenburg haben zum Zwecke einer Vereinbarung über die Herstellung einer Eisenbahn von Neustadt (Holst.) nach Schwartau zu Bevollmächtigten ernannt:

Seine Majestät der König von Preußen:
Allerhöchstihren Geheimen Legationsrat Paul Goetsch,
Allerhöchstihren Geheimen Oberfinanzrat Dr. Ernst Schneider,
Allerhöchstihren Geheimen Baurat Karl Mellin,
Allerhöchstihren Regierungsrat Dr. Fritz Pischel;

Seine Königliche Hoheit der Großherzog von Oldenburg:
Allerhöchstihren Regierungspräsident Dr. Peter Meyer,
Allerhöchstihren Oberfinanzrat Johannes Stein,

welche unter dem Vorbehalte der landesherrlichen Ratifikation nachstehenden Staatsvertrag abgeschlossen haben:

Artikel I.

Die Königlich Preußische Regierung beabsichtigt, eine Eisenbahn von Neustadt (Holst.) nach Schwartau für eigene Rechnung auszuführen, sobald sie die gesetzliche Ermächtigung hierzu erhalten haben und die Erfüllung derjenigen Bedingungen, von denen der Bau gesetzlich abhängig gemacht werden sollte, sichergestellt sein wird.

Die Großherzoglich Oldenburgische Regierung gestattet der Königlich Preußischen Regierung den Bau und Betrieb dieser Bahn innerhalb ihres Staatsgebiets.

Artikel II.

Die Feststellung der gesamten Bauentwürfe für die den Gegenstand dieses Vertrags bildende Eisenbahn und ihre etwaigen künftigen Erweiterungen soll ebenso wie die Prüfung der anzuwendenden Fahrzeuge, einschließlich der Dampfwagen, lediglich der Königlich Preußischen Regierung zustehen, die indes sowohl bezüglich der Führung der Bahn und der Anlegung von Stationen wie auch bezüglich demnächstiger Erweiterungen der ursprünglichen Bahnanlagen in dem oldenburgischen Gebiet etwaige besondere Wünsche der Großherzoglichen Regierung tunlichst berücksichtigen wird. Jedoch bleibt die landespolizeiliche Prüfung und Genehmigung der Bauentwürfe, soweit diese die Herstellung von Wegübergängen,

Über- und Unterführungen, Brücken, Durchlässen, Flußregelungen, Vorflutanlagen, Einfriedigungen und Seitenwegen betreffen, nebst der baupolizeilichen Prüfung der Stationsanlagen jeder Regierung innerhalb ihres Gebiets vorbehalten.

Sollte nach Fertigstellung der Bahn infolge eintretenden Bedürfnisses die Anlage neuer Wasserdurchlässe oder öffentlicher Wege, die die geplante Eisenbahn kreuzen, von der Großherzoglich Oldenburgischen Regierung angeordnet oder genehmigt werden, so wird zwar preußischerseits gegen die Ausführung derartiger Anlagen keine Einsprache erhoben werden, die Großherzoglich Oldenburgische Regierung verpflichtet sich aber, dafür einzutreten, daß durch die neue Anlage weder der Betrieb der Eisenbahn gestört wird, noch auch daraus der Eisenbahnverwaltung ein anderer Kostenaufwand erwächst als der für die etwa von der Eisenbahnverwaltung für notwendig erachtete oder nach Artikel III zu bewirkende Bewachung der neuen Übergänge.

Artikel III.

Die Spurweite der Gleise soll 1,435 m zwischen den Schienen betragen. Die Königlich Preußische Regierung wird die Bahn nach den Bestimmungen der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 4. November 1904, gültig vom 1. Mai 1905 ab, und den dazu inzwischen ergangenen sowie künftig ergehenden, ergänzenden oder abändernden Bestimmungen als Nebenbahn herstellen und betreiben.

Artikel IV.

Für den Fall der Ausführung der den Gegenstand dieses Vertrags bildenden Bahn verpflichtet sich die Großherzoglich Oldenburgische Regierung:

1. den zum Bau der Bahnanlagen erforderlichen Grund und Boden innerhalb ihres Landesgebiets der Königlich Preußischen Regierung unentgeltlich zur Verfügung zu stellen und die hierzu erforderlichen Verhandlungen mit der Lübeck-Eutiner Bahn zu übernehmen;
2. die Mitbenutzung der Chausseen und sonstigen öffentlichen Wege, soweit dies die Aufsichtsbehörde für zulässig erachtet, unentgeltlich und ohne besondere Entschädigung für die Dauer des Bestehens und Betriebs der Bahn zu gestatten.

Artikel V.

Die im Artikel IV unter Nr. 1 übernommene Verpflichtung erstreckt sich auf das gesamte zur Herstellung der Bahn, einschließlich der Stationen und aller sonstigen Anlagen, sowie auf das für Seitenentnahmen, Seitenwege, Sicherheitsstreifen, Gewinnung von Baumaterialien, Lagerplätze, Änderung von Wegen und Wasserläufen usw. nach den genehmigten Bauplänen und nach den Be-

stimmungen der Landespolizeibehörden erforderliche oder zum Schutze der benachbarten Grundstücke, zur Verhütung von Feuersgefahr usw. für notwendig erachtete, der Enteignung unterworfene Grundeigentum mit Einschluß von Rechten und Gerechtigkeiten. Die Überweisung des Grundeigentums nebst Rechten und Gerechtigkeiten soll dergestalt unentgeltlich erfolgen, daß von der bauenden Eisenbahnverwaltung auch Kulturentschädigungen sowie Ersatzleistungen für Wirtschaftserschwernisse nicht zu tragen sind und die für den Bau der Bahn erforderlichen Grundstücke frei von Pfandrechten, anderen dinglichen Lasten, Abgaben und Gebühren, die dauernd erforderlichen in das Eigentum, die vorübergehend erforderlichen für die Dauer des Bedürfnisses, in die Benutzung des Preußischen Staates übergehen. Letzterem sollen vielmehr nur die Kosten der Vermessung und Versteinung des überwiesenen Geländes zur Last fallen.

Die bauleitende Eisenbahnverwaltung wird nach Genehmigung des Bauplans und der bei der Bauausführung etwa erforderlich werdenden Ergänzungen für jede Feldmark einen Planauszug vorlegen, welcher die zu überweisenden Grundstücke nach ihrer katastermäßigen oder sonst üblichen Bezeichnung und Größe, deren Eigentümer nach Namen und Wohnort, ferner die landespolizeilich angeordneten Anlagen sowie, wo nur eine Belastung von Grundeigentum in Frage steht, die Art und den Umfang dieser Belastung zu enthalten hat.

Binnen einer angemessenen, acht Wochen tunlichst nicht überschreitenden Frist nach Vorlage des betreffenden Auszugs sind die erforderlichen Grundstücke im Wege der freien Vereinbarung oder der Enteignung durch die Großherzoglich Oldenburgische Regierung zu erwerben und der Eisenbahnverwaltung zu überweisen.

Der Großherzoglich Oldenburgischen Regierung bleibt es freigestellt, wegen der Übertragung dieser sowie der im Artikel IV unter Nr. 2 übernommenen Verpflichtung auf die von der Bahnlinie berührten Gemeinden usw. mit letzteren sich zu verständigen. Sie bleibt indessen auch bei einer derartigen Übertragung für die Erfüllung der Verpflichtungen ihrerseits der Königlich Preußischen Regierung verhaftet.

Die vertragschließenden Regierungen sind darin einig, daß die Herstellung, Unterhaltung und Beleuchtung der Zufuhrwege zu den Stationen, soweit diese Wege außerhalb der Stationen liegen, nicht Sache der Eisenbahnverwaltung ist.

Sollte die Königlich Preußische Regierung sich demnächst zu einer Erweiterung der ursprünglichen Bahnanlagen durch Herstellung von Anschlußgleisen, Stationen oder zu ähnlichen Einrichtungen entschließen und insbesondere auch zur Anlage des zweiten Gleises schreiten, so wird die Großherzoglich Oldenburgische Regierung zwecks Erwerbung des zur Ausführung dieser Anlagen erforderlichen Grund und Bodens, auf den sich die Verpflichtung im Artikel IV unter Nr. 1 des Vertrags nicht bezieht, für ihr Gebiet das Enteignungsrecht erteilen, insoweit es nicht bereits nach den gesetzlichen Bestimmungen von selbst Anwendung findet, und für die Ermittelung und Feststellung der Entschädigungen keine ungünstigeren

Bestimmungen in Anwendung bringen lassen als diejenigen, welche bei Enteignungen in dem Fürstentume Lübeck jeweilig Geltung haben.

Für die Verhandlungen, die zur Übertragung des Eigentums oder zur Überlassung in die Benutzung an den Preußischen Staat in den bezeichneten Fällen erforderlich sind, namentlich auch für die Auflassung in den Grundbüchern, sind nur die Auslagen der Gerichte zu erstatten, und tritt im übrigen Freiheit von Stempel und Gerichtsgebühren ein.

Artikel VI.

Die Genehmigung der Tarife sowie die Feststellung und Abänderung der Fahrpläne erfolgt — unbeschadet der Zuständigkeit des Reichs — durch die Königlich Preußische Regierung unter tunlichster Berücksichtigung der Wünsche der Großherzoglich Oldenburgischen Regierung. Es sollen übrigens in den Tarifen für die Strecken in dem Großherzoglich Oldenburgischen Gebiete keine höheren Einheitssätze in Anwendung kommen als für die anschließenden Strecken des Königlich Preußischen Staatseisenbahngebiets.

Artikel VII.

Die Landeshoheit bleibt in Ansehung der in das Großherzogtum Oldenburg entfallenden Bahnstrecken der Großherzoglich Oldenburgischen Regierung vorbehalten. Auch sollen die an den Bahnstrecken im Großherzogtum Oldenburg zu errichtenden Hoheitszeichen nur die dieser Landesregierung sein.

Der Großherzoglich Oldenburgischen Regierung bleibt vorbehalten, zur Handhabung des ihr über die im Großherzogtume belegenen Bahnstrecken zustehenden Hoheitsrechts einen ständigen Kommissar zu bestellen, der die Beziehungen zur Königlich Preußischen Eisenbahnverwaltung in allen denjenigen Fällen zu vertreten hat, die nicht zum direkten gerichtlichen und polizeilichen Einschreiten der Behörden geeignet sind. Für Akte der staatlichen Oberaufsicht und die Ausübung staatlicher Hoheitsrechte — soweit sie den Gegenstand dieses Vertrags berühren —, insbesondere für die landespolizeiliche Prüfung und Abnahme von Eisenbahnstrecken und sonstigen Eisenbahnanlagen, wird Oldenburg Gebühren nicht erheben und Auslagen nicht in Rechnung stellen.

Die Handhabung der Bahnpolizei auf den im Großherzoglich Oldenburgischen Gebiete belegenen Bahnstrecken erfolgt durch die Königlich Preußischen Eisenbahnbehörden und Beamten, die auf Vorschlag der Königlich Preußischen Betriebsverwaltung von den zuständigen Großherzoglichen Behörden in Pflicht zu nehmen sind. Die Handhabung der allgemeinen Sicherheitspolizei liegt hinsichtlich dieser Bahnstrecken den betreffenden Großherzoglich Oldenburgischen Organen ob. Sie werden den Bahnpolizeibeamten auf deren Ansuchen bereitwillig Unterstützung leisten.

Artikel VIII.

Preußische Staatsangehörige, die in dem Großherzoglich Oldenburgischen Gebiete stationiert sind, erleiden dadurch keine Änderung ihrer Staatsangehörigkeit.

Die Beamten der Bahn sind rücksichtlich der Disziplin lediglich ihren Dienstvorgesetzten und den Aufsichtsorganen der Königlich Preußischen Staatsregierung, im übrigen aber den Gesetzen und Behörden des Staates, in welchem sie ihren Wohnsitz haben, unterworfen.

Bei der Anstellung von Bahnwärtern, Weichenstellern und sonstigen dergleichen Unterbeamten innerhalb des Großherzoglich Oldenburgischen Staatsgebiets soll auf Angehörige des letzteren vorzugsweise Rücksicht genommen werden, falls geeignete Militäranwärter, unter denen die oldenburgischen Staatsangehörigen gleichfalls den Vorzug haben, zur Besetzung der bezeichneten Stellen nicht zu ermitteln sind.

Artikel IX.

Entschädigungsansprüche, die aus Anlaß des Baues oder Betriebs der im Großherzoglich Oldenburgischen Gebiete belegenen Bahnstrecken gegen die Eisenbahnverwaltung etwa geltend gemacht werden, sollen von den oldenburgischen Gerichten und — insoweit nicht Reichsgesetze Platz greifen — auch nach den oldenburgischen Landesgesetzen beurteilt werden.

Artikel X.

Die Großherzoglich Oldenburgische Regierung verpflichtet sich, von der Eisenbahnunternehmung und dem zu ihr gehörigen Grund und Boden keinerlei Staatsabgaben zu erheben, noch auch eine Besteuerung derselben zugunsten der Gemeinden und sonstigen korporativen Verbände zuzulassen, solange die Bahn sich im Eigentum oder Betriebe der Königlich Preußischen Regierung befindet.

Sofern dieser Vereinbarung zuwider Steuern erhoben werden sollten, hat die genannte Regierung die hierfür geleisteten Ausgaben der Königlich Preußischen Regierung zu erstatten.

Artikel XI.

Ein Recht auf den Erwerb der in das Großherzoglich Oldenburgische Staatsgebiet entfallenden Bahnstrecken wird die Großherzoglich Oldenburgische Regierung, solange die Bahn im Eigentum oder Betriebe des Preußischen Staates sich befindet, nicht in Anspruch nehmen. Sollte dagegen später Eigentum und Betrieb an einen Privatunternehmer abgetreten werden, wozu die Genehmigung der Großherzoglich Oldenburgischen Regierung erforderlich sein würde, so bleibt dieser das Recht vorbehalten, die Bahn nach Maßgabe des preußischen Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 anzukaufen.

Artikel XII.

Für den Fall der Abtretung des preußischen Eisenbahnbesitzes an das Deutsche Reich soll es der Königlich Preußischen Regierung freistehen, auch die aus diesem Vertrag erworbenen Rechte und Pflichten auf das Reich mit zu übertragen.

Artikel XIII.

Gegenwärtiger Vertrag soll beiderseits baldtunlichst zur landesherrlichen Genehmigung vorgelegt werden; die Auswechselung der Ratifikationsurkunden soll in Berlin erfolgen.

Zur Beglaubigung dessen haben die Bevollmächtigten denselben unterzeichnet und besiegelt.

So geschehen zu Berlin, den 1. März 1913.

(L. S.) Paul Goetsch.
(L. S.) Dr. Ernst Schneider.
(L. S.) Karl Mellin.
(L. S.) Dr. Fritz Pischel.

(L. S.) Peter Meyer.
(L. S.) Johannes Stein.

Der vorstehende Staatsvertrag ist ratifiziert worden; die Auswechselung der Ratifikationsurkunden hat stattgefunden.

Bekanntmachung.

Nach Vorschrift des Gesetzes vom 10. April 1872 (Gesetzsamml. S. 357) sind bekannt gemacht:

1. der am 14. Mai 1913 Allerhöchst vollzogene Nachtrag zu dem Statute für die Entwässerungsgenossenschaft Thalszenten-Jurken in Jurken im Kreise Ragnit vom 17. Juni 1910 durch das Amtsblatt der Königlichen Regierung in Gumbinnen Nr. 25 S. 230, ausgegeben am 21. Juni 1913;
2. der Allerhöchste Erlaß vom 28. Mai 1913, betreffend die Verleihung des Rechtes zur Belastung des Grundeigentums mit einer dauernden Beschränkung an den Kreis Niederbarnim zur Verlegung der Wasserleitungsrohre für das am Dämeritzsee zu erbauende Kreiswasserwerk in den Gemarkungen Alt Landsberg, Dahlwitz, Müncheberg, Schöneiche, Klein Schönebeck, Rahnsdorf, Neuenhagen, Eggersdorf, Fredersdorf, Petershagen, Tasdorf, Kalkberge, Rüdersdorf, Hennickendorf, Herzfelde, Erkner und Werlsee, durch das Amtsblatt der Königlichen Regierung in Potsdam und der Stadt Berlin Nr. 26 S. 363, ausgegeben am 28. Juni 1913.

Redigiert im Bureau des Staatsministeriums. — Berlin, gedruckt in der Reichsdruckerei.
Bestellungen auf einzelne Stücke der Preußischen Gesetzsammlung und auf die **Haupt-Sachregister** (1806 bis 1883 zu 6,25 ℳ und 1884 bis 1903 zu 2,40 ℳ) sind an die **Postanstalten** zu richten.